

  
**भारत का राजपत्र**  
**The Gazette of India**

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 43 ]  
No. 43]

नई दिल्ली, सोमवार, मई 1, 2000/वैशाख 11, 2000  
NEW DELHI, MONDAY, MAY 1, 2000/VAISAKHA 11, 2000

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 1 मई, 2000

सं० टीएएमपी/91/99—सीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49ख द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार पत्तन देयताओं के भुगतान और हल्दिया डॉक काम्प्लैक्स से उनके बाज 'पेगाह' को हटाने के संबंध में मैसर्स एस्सार ऑयल लिमिटेड के अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/91/99—सीपीटी

मैसर्स एस्सार ऑयल लिमिटेड

..... आवेदक

बनाम

कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी)

..... गैर-आवेदक

आदेश

(अप्रैल, 2000 के 10वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला पत्तन देयताओं के भुगतान और हल्दिया डॉक काम्प्लैक्स (एचडीसी) से उनके बाज 'पेगाह' को हटाने के संबंध में मैसर्स एस्सार ऑयल लिमिटेड (ईओएल) द्वारा प्रस्तुत एक अभ्यावेदन से संबंधित है।

2. विवादास्पद बाज नॉन-प्रॉपल बाज है, जो कि तटीय व्यापार में लगा हुआ था। मरम्मतों और बाद में चार्टरकर्ता तथा स्वामी के बीच विवाद होने पर बाज मार्च, 1993 से एचडीसी के कीचड़ वाले किनारे पर बेकार पड़ा रहा था। मैसर्स ईओएल ने कहा है कि उक्त बाज एचडीसी के वाणिज्यिक बर्थ में नहीं था और एचडीसी द्वारा "तटीय व्यापार में बाज" की दर के बजाए "विदेशी व्यापार वाला पोत" की दर पर बिल प्रस्तुत किया जाना गलत है। मैसर्स ईओएल ने कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी) के दरों के मान के अनुसार तटीय व्यापार में फ्लेट/बाज पर लागू दरों के आधार पर टॉवेज टग और बाज के लिए पत्तन देयताओं का भुगतान करने की इच्छा की पुष्टि की है।

3. उक्त अभ्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करते समय सीपीटी ने उल्लेख किया है कि बाज के स्वामी/चार्टरकर्ता द्वारा अब तक प्रस्तुत किए गए दस्तावेजों के आधार पर विवादास्पद बाज के संबंध में 'विदेश जाने वाले' की श्रेणी के अंतर्गत जहाजों पर लागू प्रभारों की वसूली

करने के अलावा उनके पास दूसरा कोई विकल्प नहीं है। तथापि, सीपीटी ने आश्वासन दिया था कि महानिदेशक (नौवहन) से स्पष्टीकरण प्राप्त होने पर बार्ज को उसके हल्दिया में ठहरने की संपूर्ण अवधि के लिए तटीय चलने वाले जहाज के रूप में घोषित कर दिया जाएगा।

4. प्राधिकरण द्वारा इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 26 अप्रैल, 2000 को निर्धारित की गई है। इस बीच, सीपीटी ने सूचित किया है कि मैसर्स ईओएल ने सभी देयताओं का भुगतान करके और अपेक्षित औपचारिकताओं को पूरा करके बार्ज को एचडीसी से 30 जनवरी, 2000 को बाहर निकाल लिया है। मैसर्स ईओएल ने पुष्टि की है कि महानिदेशक (नौवहन) से आवश्यक स्पष्टीकरण प्राप्त कर लिए गए हैं, ताकि बार्ज को हल्दिया में ठहरने की संपूर्ण अवधि के लिए 'तटीय चलने वाला' घोषित किया जा सके और सीपीटी के साथ मामला सौहार्दपूर्ण तरीके से निपटा लिया गया है।

5. चूंकि, मैसर्स ईओएल और सीपीटी के बीच विवाद का परस्पर समाधान हो गया है, इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा इस मामले में आगे कार्रवाई करने की कोई आवश्यकता नहीं है। अतः तदनुसार इसे वापिस लिए गए मामले के रूप में समाप्त किया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2000/असाधारण]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 1st May, 2000

**No. TAMP/91/99-CPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 49 B of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby dispose of the representation made by M/s. ESSAR Oil Limited regarding the payment of port dues and removal of their barge 'Pegah' from the Haldia Dock Complex, as in the Order appended hereto.

### SCHEDULE

Case No. TAMP/91/99-CPT

M/s ESSAR Oil Limited

....

Applicant

Vs.

The Calcutta Port Trust

....

Non-Applicant

### ORDER

(Passed on this 10th day of April 2000)

This case relates to a representation submitted by M/s ESSAR Oil Limited (EOL) regarding payment of port dues and removal of their barge 'Pegah' from the Haldia Dock Complex (HDC).

2. The barge in question is a non propelled barge said to have been engaged in coastal trade. Owing to repairs and subsequent dispute between the charterer and the owner, the barge remained idle alongside the mud banks of the HDC since March 1993. M/s EOL contend that the barge had not occupied any commercial berth in the HDC and the billing made by the HDC based on the rate of 'vessel in Foreign Trade' and not on the rate of 'Barge in Coastal Trade' is incorrect. M/s EOL confirm their willingness to pay port dues for the barge and the towage tug based on the rates applicable to flat/barge in coastal trade as per the Scale of Rates of the Calcutta Port Trust (CPT).

3. While offering its comments on the representation, the CPT mentioned that on the basis of documents so far produced by the owner/charterer of the barge, they had no other option but to levy the charges applicable to the vessels under 'foreign going' category in respect of the barge in question. However, the CPT assured that the barge would be declared as on coastal run for the entire period of her stay at Haldia on receipt of clarifications from the DG (Shipping).

4. A joint hearing in this case has been fixed by the Authority on 26th April, 2000. Meanwhile, the CPT has informed that M/s EOL has taken out the barge from the HDC on 30th January, 2000 on payment of all the dues and observance of required formalities. M/s EOL has also confirmed that necessary clarification from the DG (Shipping) has been obtained so that the barge can be declared as on 'coastal run' for the entire period of her stay at Haldia and accordingly settled the matter amicably with the CPT.

5. Since the dispute between M/s. EOL and the CPT has been mutually resolved, there is no need for this Authority to proceed further with this case. It is accordingly dismissed as *withdrawn*.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/143/2000/Exty.]